

NEWS²

Associações defendem união e engajamento dos usuários de portos para obter espaço na pauta da Antaq

Escrito por Danilo Oliveira



0 Comments

Um ano após o estabelecimento de uma 'agenda positiva' com a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq), os usuários de portos reforçaram a necessidade de união e engajamento da categoria para conseguir dialogar com a agência reguladora e obter conquistas. Durante o III Fórum Brasileiro de Usuários dos Portos, realizado nesta segunda-feira (6) no Rio de Janeiro, as principais entidades representativas de importadores e exportadores destacaram que esse é o caminho para evitar cobranças abusivas e dependência dos armadores estrangeiros.

Na ocasião, o consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt), Frederico Bussinger, avalia que os usuários têm pouco conhecimento sobre a carga e o que acontece nos portos. Quando foi diretor das companhias docas do Estado de São Paulo (Codesp) e de São Sebastião (CDSS), ele constatou que os usuários consideravam que porto era complicado e com custos altos, apesar de saberem pouco sobre as tarifas aplicadas e procedimentos portuários adotados. "Usuários não são informados, não têm interesse e não são unidos", observou durante o evento, organizado pela revista **Portos e Navios** e com a moderação do consultor jurídico das Usuport de Santa Catarina e Rio de Janeiro, Osvaldo Agripino.

O diretor executivo da Usuport Bahia, Paulo Villa, destacou a necessidade de uma pauta nacional dos usuários de portos. Há 11 anos à frente da entidade e com 35 associados, ele ressalta a necessidade de expandir o movimento de usuários para todo o Brasil. "Precisamos de reivindicações ousadas e ambiciosas para quem está no meio do processo possa se sentir desafiado a melhorar serviços", defendeu Villa.

Os usuários de portos do Brasil têm trocado informações sobre a falta de regulação com a Global Shippers' Forum, com sede no Reino Unido. Mas, apesar da interação entre as entidades existentes no Brasil, a ideia de uma Usuport nacional ainda precisa maturar. Atualmente, os usuários de portos no Brasil são da ordem de 200 mil. As Usuport mais representativas são as da Bahia, Santa Catarina e do Rio de Janeiro. Também existem movimentos para representações dos usuários em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, Maranhão, Espírito Santo, São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná. Agripino conta que shippers associations já existem há mais de 100 anos em países como o Japão, por exemplo.

O diretor presidente da Usuport-RJ e coordenador do site UPRJ (Usuários dos Portos do RJ), André de Seixas, disse no fórum que a Antaq desconhece a atividade dos armadores. Segundo Seixas, o desconhecimento sobre shipping por parte da agência reguladora é enorme. "Ela [Antaq] trabalha sob um

'medo' da fuga de armadores estrangeiros do país, sem ter estudo técnico sobre shipping e sem comunicarem ao Cade", afirmou.

O diretor-presidente da Usuport-SC, Jacob Kunzler, ressaltou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e o Tribunal de Contas da União (TCU) têm mantido um diálogo e colaboração com os usuários muito maior do que a Antaq. Desde 1988 atuando no comércio exterior, ele lamenta que, apesar de ser a 7ª economia do mundo, o Brasil esteja apenas na 25ª posição no ranking de comércio exterior.

Os usuários cobram que a Antaq regule a operação dos armadores estrangeiros que operam no Brasil, assim como NOCC e intermediários (agentes marítimos). Nos Estados Unidos, os armadores estrangeiros são regulados há seis décadas através dos intermediários. Nesse período, porém, o Brasil diminuiu sua participação no comércio mundial. Para Agripino, não há como regular eficiência e redução de custos sem regular o armador.

Uma das preocupações é o custo da demurrage paga pelo usuário. Há casos de cobrança de R\$ 50 mil por um contêiner cuja carga custa R\$ 5 mil. Agripino disse que a falta de regulação do armador estrangeiro que opera no Brasil chegou ao limite. "É preciso equilíbrio que não sendo feito pela agência reguladora. Esse modelo não tem sustentabilidade. A competitividade dos produtos norte-americanos passa pela logística e não a temos nos portos brasileiros", avaliou o professor, que é pós-doutor em regulação de transportes pela Harvard University, e especialista em direito dos usuários dos transportes e portos.

O comandante Washington Barbeito, presidente da empresa de navegação Transroll, defendeu a necessidade de o Brasil ter uma marinha mercante forte para dar competitividade aos exportadores. Segundo ele, é possível criar uma frota de 10 a 15 navios com investimentos da ordem de US\$ 1 bilhão. Barbeito afirmou que é preciso repensar a forma como o financiamento para empresas de navegação é feito. Ele diz que no passado o modelo de crédito do BNDES levou algumas empresas à falência. "Devemos encontrar uma forma de empresas brasileiras voltarem ao mar internacional", disse Barbeito.

Ele citou que os três anos que investiu em cabotagem registrou prejuízos. Barbeito avaliou que a cabotagem sofre com a falta de quantidade e frequência de cargas, o que inviabiliza o negócio. Ele defendeu que o armador precisa de uma licença única para tráfego de longo curso ou cabotagem. "A licença não pode ser específica, tem que ser genérica. Dessa forma, o armador pratica longo curso ou cabotagem quando lhe derem oportunidade", disse.

Por Danilo Oliveira
(Da Redação)

0 Comments

Portos e Navios

 Login ▾

 Recommend

 Share

Ordenar por Mais recente ▾



Start the discussion...

Be the first to comment.

ALSO ON PORTOS E NAVIOS

Petrobras concluiu auditoria de contratos

Comissão aprova PL de Serra que retira pré-sal da Petrobras

[back to top](#)

Copyright Portos e Navios